

## BAB II

### FAKTA DAN PERMASALAHAN

#### A. Fakta

KM. Tidar adalah salah satu dari armada kapal penumpang milik PT. PELNI yang dibuat pada tahun 1987 oleh Galangan Jos L. Mayer di Panpeburg Germany.

#### 1. Data Kapal

KM. TIDAR adalah jenis kapal penumpang dengan data-data sebagai berikut :

- a. Panjang seluruhnya (LOA) : 144,80 m
- b. Lebar (breadth) : 23,40 m
- c. Bobot mati (DWT) : 3200 T
- d. Kecepatan jelajah rata-rata : 18,5 knot
- e. Call Sign : Y E C N
- f. Port Registry : Jakarta
- g. Owner : Ditjenperla
- h. Trayek : Tanjung Priok – Tanjung Perak – Makasar – Bau bau – Ambon - Banda – Tual – Dobo – Kaimana – Fak fak PP

Kapasitas KM. TIDAR sebanyak 1904 orang penumpang, dengan perincian tiap kelas sebagai berikut :

- a. Kelas I : 40 orang
- b. Kelas II : 88 orang
- c. Kelas III : 288 orang
- d. Kelas ekonomi : 1288 orang

Sedangkan Anak Buah Kapal (ABK) yang bertugas di KM. TIDAR terdiri dari 3 (tiga) departemen yaitu :

- a. Departemen Deck berjumlah 40 orang termasuk Nakhoda
- b. Departemen Mesin berjumlah 24 orang termasuk KKM
- c. Departemen Pelayanan dan Perbekalan (P2) berjumlah 60 orang. Jadi jumlah seluruh ABK 124 orang termasuk Nakhoda
- d. Cadet Departemen Deck 5 orang, Cadet Departemen Mesin 4 orang

## **2. Fakta Kondisi**

Tingginya arus penumpang yang menggunakan jasa angkutan laut terutama saat musim liburan panjang seperti liburan sekolah, Hari Raya Idul Fitri, Natal dan Tahun Baru, ini juga diiringi dengan tingginya arus barang dari pulau Jawa, seperti Jakarta dan Surabaya ke pulau-pulau Sulawesi dan Papua Barat, khususnya permintaan 9 bahan pokok (sembako). Dengan banyaknya barang-barang dagangan yang juga diangkut dengan KM. TIDAR menimbulkan persoalan disebabkan oleh muatan yang dibawa oleh para pedagang tidak semuanya dapat termuat dalam ruangan muat kapal (palka). Dan ini dialami sendiri oleh penulis pada saat menjelang Hari Raya Idul Fitri tahun 2013.

Kurangnya informasi yang tepat tentang jumlah muatan yang akan dimuat dari pelabuhan muat di Tanjung Priok maupun pelabuhan Tanjung Perak oleh cabang PT. PELNI ke pihak kapal mengakibatkan ruangan palka menjadi kelebihan muatan dan sebagian muatan yang sudah dibawa ke pelabuhan tidak semua bisa dimuat di dalam palka. Selanjutnya dimuat di dalam ruangan penumpang.

Pada saat yang sama penumpang yang naik ke kapal melebihi kapasitas yang ada. Untuk penumpang kelas I, kelas II dan kelas III ini tidak bermasalah, sebab alokasi untuk kelas tersebut sudah tetap dan tidak dapat ditambah lagi kapasitasnya.

Untuk diketahui bahwa kapal penumpang Tidar juga dilengkapi dengan penyejuk ruangan (air conditioner) sentral yang sudah diatur temperaturnya. Untuk ruangan-ruangan penumpang baik ruang kelas maupun ruang kelas ekonomi temperaturnya kurang lebih 22° s/d 25° Celcius, dalam keadaan normal yaitu penumpang yang naik sesuai dengan kapasitas tempat penumpang yang tersedia. Tetapi bila penumpang yang naik sudah melebihi kapasitas ruang penumpang dan ditambah lagi dengan muatan lebih (overbagasi) yang juga ditempatkan pada ruang ekonomi, maka suhu pada ruangan tersebut akan menjadi bertambah yang menimbulkan ketidaknyamanan bagi para penumpang yang berada di kelas ekonomi.

Terbatasnya waktu saat kapal bersandar juga mengakibatkan penempatan dan penataan muatan pada ruangan ekonomi menjadi tidak optimal. Umumnya pada kapal-kapal penumpang Pelni, Perwira yang ditugaskan untuk mengawasi penempatan barang-barang overbagasi pada ruangan ekonomi yaitu Mualim II Senior dibantu oleh Satuan Pengaman (Satpam) kapal yang berjumlah 8 orang.

Tujuan pengawasan agar tidak sampai terjadi barang-barang berbahaya seperti tabung gas, senjata tajam atau cairan-cairan yang mudah terbakar seperti bensin dan lain-lain terbawa ke ruang kelas ekonomi di KM. TIDAR. Minimnya tenaga pengawas yang ada tidak sebanding dengan banyaknya ruangan dan barang yang harus diawasi.

## **B. Permasalahan**

Berdasarkan fakta-fakta tersebut di atas maka penulis mengidentifikasi beberapa permasalahan sebagai berikut :

### **1. Kurang Optimalnya Tugas dan Tanggung Jawab Muallim I.**

- a. Daftar jumlah muatan yang akan dimuat tidak sesuai dengan jumlah muatan yang sebenarnya pada saat dimuat. Selanjutnya kelebihan muatan yang seharusnya dimuat di palka dijadikan barang overbagasi penumpang. Sebenarnya hal ini tidak sesuai lagi dengan aturan yang sudah ditetapkan oleh pihak perusahaan, yaitu setiap penumpang hanya diperbolehkan membawa barang 30 kg/orang.
- b. Kurangnya pengawasan pada saat meningkatnya penumpang mengakibatkan sebagian penumpang ekonomi tidak mendapatkan tempat tidur. Umumnya penumpang tersebut menempati lantai yang berada di ruang ekonomi dan ditambah lagi dengan banyaknya barang yang menumpuk akibatnya penyejuk ruangan tidak dapat berfungsi dengan baik. Ruangan tersebut menjadi kotor sehingga menimbulkan rasa tidak nyaman bagi para penumpang. Demikian juga sebagian pintu lemari tempat penyimpanan alat pemadam kebakaran yang berada pada ruangan kelas ekonomi jadi terhalang oleh barang-barang bawaan penumpang atau kelebihan bagasi. Dan salah satu tanggung jawab penulis sebagai Muallim II Senior menjalani fungsi pengawasan pada ruangan-ruangan kelas ekonomi selama kapal sandar ataupun selama kapal dalam pelayaran.

### **2. Kurangnya Tempat untuk Barang/Muatan Penumpang.**

Selama dalam pelayaran, keselamatan, kenyamanan dan keamanan sudah menjadi tanggung jawab pihak manajemen kapal

dan ini harus menjadi prioritas utama yang harus diawasi terus-menerus selama 24 jam. Adapun dalam pelaksanaannya di kapal dikerjakan oleh satpam yang dibantu juga oleh ABK bagian deck yang sudah ditunjuk. Pengawasan dibagi dalam 3 grup jaga, masing-masing grup terdiri dari 5 orang yaitu 2 orang satpam dibantu 3 ABK bagian deck. Pada saat ini PT. PELNI sudah melaksanakan *International Safety Management Code (ISM Code)*, di mana kantor pusat telah diaudit dan telah memperoleh *Document Of Compliance (DOC)*. DOC adalah dokumen yang harus dimiliki perusahaan pelayaran yang ada relevansinya terhadap kapal sehubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Ini sudah sesuai dengan ISM CODE 13 yaitu sertifikasi, verifikasi dan pengendalian. Dalam kasus di mana terjadi lonjakan penumpang dan barang, dan kapal diharuskan mengangkut penumpang dan barang yang berlebihan tersebut terutama pada saat yang bersamaan mengakibatkan kenyamanan dan keselamatan penumpang menjadi tidak terjamin. Hal ini disebabkan:

- a. Alat-alat pemadam kebakaran yang tersimpan dalam lemari khusus di ruangan kelas ekonomi, pintunya terhalang oleh barang. Dan apabila terjadi kebakaran pada ruang tersebut tindakan pemadaman akan terlambat.
- b. Muatan atau kelebihan bagasi yang menumpuk dan tidak tertata dengan baik akan membahayakan penumpang apabila cuaca buruk dan berombak, sehingga kapal akan mengoleng dan barang-barang tersebut kemungkinan besar akan roboh dan mengenai penumpang yang berada di dekat sekitarnya terutama penumpang yang menempati lantai kelas ekonomi.
- c. *Emergency Escape* (jalan keluar) menuju stasion sekoci penolong, pintu-pintu kedap air dan pintu-pintu kedap api akan

terhalang oleh barang-barang yang tidak diatur dengan baik. Sebagai antisipasi dari semua itu pengawasan terhadap keamanan sejak kapal di pelabuhan pada saat penumpang dan barang naik dan turun dari atas kapal harus diarahkan dengan baik.

